SOUS-PARTIE A
INTRODUCTION

OPS 3R.003 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans ce document ont la signification suivante:

(1) *Autorité*: signifie le ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité ou tout service compétent.

(2) *Date de délivrance du premier certificat de navigabilité individuel (ou de type)*: Sauf mention contraire, date de première délivrance d'un certificat de navigabilité individuel (ou de type) à l'hélicoptère (ou au type) en question, où que ce soit dans le monde.

(3) *Exploitant communautaire:* Exploitant ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un des États membres de la communauté européenne, d'un des États parties à l'accord sur l'Espace Économique Européen ou de la confédération Suisse et détenant un Certificat de Transporteur Aérien conformément au règlement (CEE) n° 2407/96 du conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aérien.

(4) *Héliport:* Un aérodrome, une zone définie au sol ou sur l'eau, ou une structure utilisée ou dont l'utilisation est prévue dans sa totalité ou partiellement pour l'arrivée, le départ et les mouvements en surface d'hélicoptères. Il peut donc s'agir soit d'un aérodrome principalement destiné aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet, soit d'une hélistation (aérodrome équipé pour recevoir exclusivement les hélicoptères), soit d'une hélisurface (emplacement situé en dehors des aérodromes), les deux dernières pouvant être situées à terre ou en mer.

(5) *Aire d'approche finale et de décollage (FATO)*: Une aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage et qui, lorsque la FATO est destinée à être utilisée par des hélicoptères de classe de performances 1, comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

(6) *CTA Restreint ou CTA R :* CTA conforme au présent arrêté.

(7) *Environnement hostile :*

(i) Un environnement dans lequel:

(A) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate,

(B) ou les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate des éléments naturels,

(C) ou le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu,

(D) ou il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol.

(ii) Dans tous les cas, les zones suivantes doivent être considérées comme hostiles :

(A) pour le survol de l'eau, les zones maritimes situées au nord du parallèle 45N ou au sud du parallèle 45S désignées par l'Autorité de l'État concerné;

(B) et les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité.
(Voir IEM OPS 3R.003(7))

(8) *Environnement non hostile :*

(i) Un environnement dans lequel:

(A) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli,

(B) et les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés des éléments naturels,

(C) et le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage sont disponibles sont appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu;

(ii) Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité doivent être considérées comme non-hostiles.

SOUS-PARTIE B
GÉNÉRALITÉS

OPS 3R.005 Généralités

(a) Chaque hélicoptère doit être exploité conformément aux clauses de son certificat de navigabilité et dans les limites spécifiées dans son manuel de vol.

(b) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite « autorisation environnement hostile situé en zone hostile situé hors zone habitée ».

OPS 3R.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant

(a) L'exploitant doit veiller à ce que:

(1) tous les employés soient informés qu'ils doivent respecter les lois, réglementations et procédures des États dans lesquels les opérations sont effectuées et qui sont relatives à l'accomplissement de leurs tâches;

(2) et que tous les membres de l'équipage aient une bonne connaissance des lois, réglementations et procédures relatives à l'accomplissement de leurs tâches.

OPS 3R.025 Langue commune

L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation peut comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et ses responsabilités.

OPS 3R.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant

(a) L'exploitant doit établir, pour chaque hélicoptère une Liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence (L.M.E.R.) correspondante (si elle existe) acceptée par l'Autorité.

Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbations des L.M.E.R. et des L.M.E. sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

(b) L'exploitant ne doit exploiter un hélicoptère qu'en conformité avec la L.M.E., sauf autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la L.M.E.R.

OPS 3R.037 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

Afin de maintenir la conscience des risques liés à l'exploitation, l'exploitant informe le personnel concerné des accidents et incidents rencontrés et tient à sa disposition les comptes rendus d'incidents et d'accidents dont il dispose.

OPS 3R.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage

L'exploitant doit veiller à ce que l'information essentielle, pertinente pour le vol considéré, concernant les services de recherche et de sauvetage soit facilement accessible.

OPS 3R.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre

Le transport des armes de guerre et des munitions de guerre est interdit.

OPS 3R.070 Transport des armes et munitions de sport

Le transport des armes et munitions de sport est interdit.

OPS 3R.100 Accès au poste de pilotage

(a) L'exploitant doit établir des règles quant au transport éventuel de passagers dans un siège pilote.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

OPS 3R.110 Appareils électroniques portatifs

L'exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un hélicoptère, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'hélicoptère.

OPS 3R.115 Alcool, médicaments et drogues

L'exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un hélicoptère, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un hélicoptère, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants.

OPS 3R.120 Mise en danger de la sécurité

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par imprudence ou négligence, ou ne reste passif:

(1) de sorte à mettre en danger l'hélicoptère ou les personnes qui s'y trouvent,

(2) de sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'hélicoptère.

OPS 3R.125 Documents de bord

(a) L'exploitant doit s'assurer que les documents suivants, se trouvent à bord pendant chaque vol:

(1) certificat d'immatriculation;

(2) certificat de navigabilité;

(3) l'original ou une copie du certificat de limitation de nuisances (si nécessaire);

(4) l'original ou une copie du certificat de transporteur aérien;

(5) licence de station d'aéronefs;

(6) et l'original ou une copie du certificat d'assurance responsabilité au tiers;

(b) Chaque membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

OPS 3R.130 Manuels à transporter

(a) L'exploitant doit s'assurer que:

(1) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'hélicoptère;

(2) et le manuel de vol hélicoptère à jour est transporté dans l'hélicoptère.

OPS 3R.135 Informations supplémentaires et formulaires de bord

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux paragraphes OPS 3R.125 et OPS 3R.130, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol:

(1) la documentation de masse et centrage stipulée à la sous-partie J;

(2) les données du plan de vol circulation aérienne déposé;

(3) les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés;

(4) toute autre documentation qui peut être exigée par les États concernés par ce vol, tels que manifeste passagers, etc.;

(5) et les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité et l'exploitant.

OPS 3R.145 Pouvoir de contrôle

L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout hélicoptère exploité conformément au CTA délivré par cette Autorité, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'hélicoptère.

OPS 3R.150 Remise des documents et enregistrements

(a) L'exploitant doit:

(1) donner à toute personne mandatée par l'Autorité accès à tous documents et enregistrements relatifs aux opérations de vol ou à l'entretien;

(2) et présenter tous ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable.

(b) Le commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par l'Autorité, présenter à cette personne les documents devant se trouver à bord.

OPS 3R.155 Conservation des documents

(a) L'exploitant doit s'assurer que:

(1) tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'hélicoptère;

(2) et lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel l'exploitant a conservé un dossier conformément aux règles relatives à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, ce dossier est mis à la disposition du nouvel exploitant.

OPS 3R.165 Location

(a) **Terminologie**

Réservé.

(b) **Location d'hélicoptères entre l'exploitant et tout organisme**

(1) *Prise en location avec inscription sur le CTA du preneur*

L'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un organisme et l'inscrire sur son CTA, sans l'approbation de l'Autorité. Toute condition faisant partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(2) *Prise en location d'un hélicoptère exploité sur le CTA du donneur*

L'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un exploitant sur le CTA duquel l'hélicoptère reste inscrit, sans l'approbation de l'Autorité.

L'exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères restant inscrits sur le CTA du donneur, le donneur est un exploitant détenant un CTA délivré conformément aux dispositions du présent arrêté.

(3) *Mise en location d'un hélicoptère inscrit sur le CTA du preneur*

(i) L'exploitant peut donner en location un hélicoptère pour du transport aérien public à tout exploitant d'un État signataire de la Convention de Chicago sur le CTA duquel l'hélicoptère est inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :

(A) l'Autorité a dispensé l'exploitant des exigences pertinentes du présent arrêté et, après que l'autorité réglementaire étrangère a accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'hélicoptère, a retiré ledit hélicoptère de son CTA;

(B) et l'hélicoptère est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'Autorité.

(4) *Mise en location avec équipage complet*

L'exploitant qui met en location un hélicoptère avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites à la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'hélicoptère.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e)
Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(a) **Approbation.** L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'agrément préalable de l'Autorité et de l'Autorité de l'État dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cette autorisation doit spécifier:

(1) le type d'hélicoptère;

(2) le type d'opération.

(b) **Application.** Cet appendice est applicable aux hélicoptères à turbine exploités au-dessus d'un environnement hostile hors zone habitée lorsque :

(1) soit il a été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés;

(2) soit le temps cumulé de survol de zones hostiles hors zones habitées est inférieur à la moitié de la durée totale du vol, par périodes ne dépassant pas 5 minutes consécutives. Ce dernier cas est limité au 31 décembre 2009.

(Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e) paragraphe (b)(2))

Les dispositions particulières du paragraphe (c) suivant remplacent les dispositions générales de la présente annexe.

(c) **Les hélicoptères exploités en classe de performances 3** sont exemptés du respect des exigences du paragraphe OPS 3R.240(a)(5) à condition que l'exploitant se conforme aux dispositions de l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e) :

(1) les sous-paragraphes (a)(ii) & (v) lorsqu'il a été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés;

(2) les sous-paragraphes (a)(i), (ii), (iii), (iv) et (v) lorsque le temps cumulé de survol de zones hostiles hors zones habitées est inférieur à la moitié de la durée totale du vol, par périodes ne dépassant pas 5 minutes consécutives.

(d) **Exploitation.** Les procédures spécifiques à suivre en cas de panne de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

Appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e)
Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir AMC à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))
(Voir IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(a) **Approbation**

Une telle approbation sera assujettie aux conditions suivantes :

(i) une évaluation de la fiabilité du système d'installation motrice menée par le constructeur pour démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère (combinaison cellule/moteur);

(ii) un ensemble de conditions à mettre en œuvre par l'exploitant pour obtenir et conserver l'approbation pour le type d'hélicoptère;

(iii) un suivi continu;

(iv) une surveillance du système de propulsion;

(v) installation d'un système de surveillance de l'utilisation.

Ces conditions sont détaillées au sous-paragraphe ci-dessous.

(b) L'exploitant qui effectue des opérations conformément au 3R.005(e) doit mettre en œuvre ce qui suit :

(1) Évaluation de la fiabilité du système d'installation motrice :

(i) L'exploitant doit fournir des données acceptables par l'Autorité montrant que les statistiques de défaillances de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur sont conformes aux objectifs de sécurité.
(Voir IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(ii) Les données doivent démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère en établissant que la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'impasse à la panne moteur n'est pas supérieure à la probabilité définie dans l'AMC à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e).
(Voir également IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(iii) Les nouvelles combinaisons hélicoptère/moteur seront évaluées au cas par cas.

(2) L'exploitant doit mettre en œuvre les conditions suivantes :

(i) atteindre puis maintenir le standard hélicoptère/moteur défini par le constructeur, en appliquant toutes les modifications liées à la sécurité;

(ii) mener les actions de maintenance préventive définies par le constructeur (voir paragraphe (5)(v) ci dessous);

(iii) inclure des procédures de décollage et d'atterrissage dans le manuel d'exploitation, cohérentes avec le temps d'impasse à la panne moteur, lorsque celles-ci n'existent pas déjà dans le manuel de vol de l'hélicoptère;

(iv) établir un entraînement pour l'équipage de conduite qui devrait comprendre la discussion, la démonstration, l'utilisation et la pratique des techniques nécessaires pour minimiser le temps d'impasse à la panne moteur;

(v) rendre compte des heures de vol/heures moteur accomplies;

(vi) rendre compte de toute perte de puissance, tout arrêt moteur (préventif ou non) ou défaillance de groupe motopropulseur, quelle qu'en soit la cause (excepté la simulation de défaillance de groupe motopropulseur pendant l'entraînement). Le contenu de chaque compte-rendu doit indiquer :

(A) la date;

(B) l'exploitant;

(C) le type d'hélicoptère et le type d'opération;

(D) l'immatriculation et le numéro de série de la cellule;

(E) le type et le numéro de série du moteur;

(F) l'historique de configuration et de modification du groupe motopropulseur;

(G) la position du moteur;

(H) les symptômes précédant l'événement, la phase de vol ou l'opération au sol;

(I) les conséquences de l'événement;

(J) les conditions météorologiques/environnementales;

(K) la raison de la défaillance de groupe motopropulseur;

(L) les circonstances de la défaillance de groupe motopropulseur;

(M) dans le cas d'un arrêt moteur en vol (IFSD), nature de cet arrêt moteur en vol (demandé/non demandé);

(N) la procédure appliquée et tout commentaire concernant le potentiel de rallumage du moteur;

(O) le nombre d'heures et de cycles du moteur;

(P) le nombre d'heures de vol de la cellule;

(Q) les commentaires sur l'incident;

(R) et toute autre information utile.

(3) Suivi continu

(i) En liaison avec l'Autorité et le constructeur de son hélicoptère, l'exploitant doit surveiller la fréquence de défaillance de groupe motopropulseur afin d'assurer une fiabilité continue du système d'installation motrice. Dans ce processus de consultation tous les aspects des exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur doivent être surveillés pour assurer que les niveaux de fiabilité atteints dans les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur demeurent aux niveaux nécessaires et que l'exploitation continue à être effectuée en sécurité. Le processus de surveillance entrepris par les trois parties doit prendre en compte l'expérience mondiale ainsi que l'expérience propre de l'exploitant.

(ii) Dans l'éventualité où :

(A) un niveau acceptable de fiabilité n'est pas maintenu,

(B) ou si des tendances contraires significatives existent,

(C) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conception du type,

(D) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conduite des opérations,

une évaluation spéciale doit être lancée afin de résoudre les problèmes de façon appropriée.

(4) Surveillance du système de propulsion

(i) L'évaluation par l'exploitant de la fiabilité du système de l'installation motrice pour la flotte d'hélicoptère doit être mise à disposition de l'Autorité (avec les données qui l'argumentent) annuellement, pour assurer que le programme approuvé de maintenance continue à maintenir le niveau de fiabilité nécessaire pour les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur.

(ii) L'évaluation doit inclure, au minimum, les heures de vol moteur effectuées pendant la période, le taux de défaillance de groupe motopropulseur pour toutes les causes et le taux de défaillance brutale de groupe motopropulseur, les deux sur la base d'une moyenne glissante sur 12 mois.

(iii) Lorsque la flotte d'hélicoptères prévue pour les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur fait partie d'une flotte plus grande de la même combinaison hélicoptère/moteur, les données de la flotte totale de l'exploitant seront acceptables. Toutefois, les exigences de compte-rendu du paragraphe (2)(vi) ci-dessus doivent quand même être respectées pour la flotte concernée

(iv) Toute tendance contraire prolongée exigera qu'une évaluation immédiate soit accomplie par l'exploitant en liaison avec l'Autorité. L'évaluation peut conduire à une action corrective ou à l'application de restrictions opérationnelles.

(v) Lorsque l'évaluation statistique seule ne peut être applicable, par exemple quand la taille de la flotte est petite, l'activité de l'exploitant sera examinée au cas par cas.

(5) Système de surveillance de l'utilisation :

(i) Le système de surveillance de l'utilisation devrait assurer au moins les fonctions suivantes :

(A) Enregistrement des données suivantes :

(A1) Date et heure de l'enregistrement, ou un moyen fiable d'établir ces paramètres;

(A2) Nombre d'heures de vol enregistré pendant la journée plus nombre total d'heures de vol;

(A3) Comptage de cycle N1 (régime du générateur de gaz), si le moteur possède une turbine libre;

(A4) Comptage de cycle N2 (régime de la turbine);

(A5) Dépassement de limite de T4 ou T5 (température en sortie de turbine); valeur, durée;

(A6) Dépassement de limite de couple sur l'arbre moteur : pourcentage, durée (si un capteur de couple est installé);

(A7) Dépassement de limite de N1 (régime du générateur de gaz) : valeur, durée (si le moteur possède une turbine libre);

(A8) Dépassement de limite de N2 (régime de la turbine) : valeur, durée.

(B) Le stockage des paramètres ci-dessus, s'ils sont applicables, couvrant le temps de vol maximal en une journée, et pas moins de 5 heures de vol, avec un intervalle d'échantillonnage d'une seconde pour chaque paramètre.

(C) L'enregistreur doit inclure une fonction auto-test complète avec un indicateur de mauvais fonctionnement et une détection de coupure d'alimentation ou de déconnexion d'un des capteurs.

(D) Le matériel et les logiciels nécessaires pour l'extraction et l'analyse des paramètres enregistrés doivent être disponibles.

(ii) L'analyse des paramètres collectés par le système de surveillance de l'utilisation et les actions de maintenance qui en découlent devraient être décrites dans la documentation de maintenance.

(iii) Une inspection de chaque moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être effectuée avant la première installation du système de surveillance de l'utilisation si le moteur concerné a accumulé des heures de fonctionnement depuis sa livraison neuf ou depuis la dernière révision.

(iv) Si l'hélicoptère a été utilisé pour un usage quelconque sans utiliser le système de surveillance de l'utilisation, alors une inspection du moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être entreprise avant le début d'une exploitation avec temps d'impasse à la panne moteur.

(v) Les actions de maintenance préventive du moteur recommandées par le constructeur doivent être menées systématiquement comme suit :

(A) analyse spectrométrique de l'huile moteur;

(B) surveillance des tendances du moteur, y compris contrôles de vérification de la puissance moteur disponible;

(C) analyse des vibrations moteur;

(D) l'exploitant doit atteindre et maintenir un standard défini par le constructeur en appliquant toutes les modifications appropriées.

(vi) Un vol peut être entrepris, le système de surveillance de l'utilisation exigé par cette section hors service, à condition :

(A) qu'une réparation ou qu'un remplacement du système de surveillance de l'utilisation ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol;

(B) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs après la défaillance du système de surveillance de l'utilisation;

(C) et qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que le système de surveillance de l'utilisation a été constaté hors service.

(vii) Les résultats de l'analyse de ces paramètres doivent être conservés sous une forme acceptable et être accessibles par l'Autorité, pour une durée d'au moins 12 mois.

SOUS-PARTIE C
AGRÉMENT ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT

OPS 3R.175 Certificat de transporteur aérien - Généralités

Note 1: L'appendice 1 à ce paragraphe précise le contenu et les conditions du CTA

(a) L'exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère à des fins de transport aérien public autrement qu'en vertu d'un certificat de transporteur aérien (CTA) et conformément à celui-ci.

(b) Un postulant à un CTA ou à une modification d'un CTA doit permettre à l'Autorité d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

(c) Un postulant à un CTA:

(1) ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre les deux Autorités;

(2) réservé

(3) doit avoir immatriculé français les hélicoptères devant être exploités en vertu du CTA;

(4) et doit convaincre l'Autorité de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

(d) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c)(3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel de l'Autorité délivrant le CTA et d'une autre Autorité, des hélicoptères immatriculés au registre national de l'Autorité désignée en second.

(e) L'exploitant doit permettre à l'Autorité d'avoir accès à son organisation et à ses hélicoptères, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès est permis à tout organisme d'entretien agréé, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions de cet arrêté.

(f) Un CTA sera modifié, suspendu ou retiré si l'Autorité n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(g) L'exploitant doit disposer d'un encadrement capable par l'autorité capable d'exercer une surveillance et un contrôle de l'exploitation sur tout vol exploité conformément aux dispositions de son CTA.

(h) L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable acceptable par l'Autorité, qui a autorité au sein de l'exploitant pour faire en sorte que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(i) L'exploitant doit avoir désigné des responsables pour:

(1) les opérations aériennes et la formation de l'équipage;

(2) le système d'entretien;

(3) et les opérations au sol.

(j) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

(k) L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(l) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses hélicoptères et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

(m) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien conformément aux dispositions de la sous-partie M, pour l'ensemble des hélicoptères exploités en vertu de son CTA

(n) L'exploitant doit fournir à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation conformément aux dispositions de la sous-partie P, ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

(o) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

OPS 3R.180 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un CTA

(a) Un CTA ne sera délivré à l'exploitant, modifié ou maintenu en état de validité que si:

(1) les hélicoptères exploités sont,

(i) pour les hélicoptères inscrits au registre français d'immatriculation,

(A) titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité. Toutefois, les hélicoptères titulaires d'un certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S.) en état de validité et dont le port d'attache est situé dans un département d'outre-mer peuvent être utilisés à l'intérieur de ce département, dès lors que l'hélicoptère est conforme à un type certifié par l'autorité compétente dans son État de construction et qu'il a été convenu entre les autorités de cet État de construction et les autorités françaises d'un accord bilatéral ou multilatéral relatif aux validations des certificats de navigabilité. Le ministre chargé de l'aviation civile peut cependant faire toute vérification ou imposer toute condition additionnelle qu'il juge utile pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant;

(ii) dans le cas d'hélicoptères inscrits à un registre d'immatriculation étranger, conformes à un modèle capable de recevoir un certificat de navigabilité français;

(2) le système d'entretien a été approuvé par l'Autorité, conformément à la sous-partie M;

(3) l'exploitant a démontré à l'Autorité qu'il était en mesure de:

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée;

(ii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis;

(iii) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées, y compris les items pertinents prescrits aux paragraphes OPS 3R.175(g) à (o);

(iv) et respecter les exigences du paragraphe OPS 3R.175;

(4) et il couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(b) L'exploitant doit, dès que possible, informer l'Autorité de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe (a) ci-dessus.

(c) Si l'Autorité n'est pas satisfaite de l'exécution des exigences du paragraphe (a) ci-dessus, elle peut exiger l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration, exploités comme des vols de transport aérien public.

OPS 3R.185 Exigences administratives

(a) L'exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de CTA et, lorsque nécessaire, sur toute demande de modification ou de renouvellement:

(1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse et l'adresse postale du postulant;

(2) une description de l'exploitation proposée;

(3) une description de l'organisation de l'encadrement;

(4) le nom du dirigeant responsable;

(5) les noms des principaux responsables, y compris ceux chargés des opérations aériennes et de la formation de l'équipage, du système d'entretien et des opérations au sol, accompagnés de leurs qualifications et expériences;

(6) et le manuel d'exploitation.

(b) Eu égard seulement au système d'entretien de l'exploitant, les informations ci-après devront être jointes à une demande de délivrance initiale de CTA et, lorsqu'approprié, lors de toute demande de modification ou de renouvellement, et ce pour chaque type d'hélicoptère devant être exploité:

(1) le manuel d'entretien;

(2) le carnet de route de l'hélicoptère;

(3) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et tout organisme d'entretien agréé;

(4) le nombre d'hélicoptères.

(c) La demande de délivrance initiale de CTA doit être soumise au moins 90 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation, cependant le manuel d'exploitation peut être soumis à une date ultérieure, mais pas moins de 60 jours avant la date prévue pour l'exploitation.

(d) La demande de modification d'un CTA doit être soumise, sauf accord contraire, au moins 30 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

(e) La demande de renouvellement d'un CTA doit être soumise, sauf accord contraire, au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en vigueur.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.175
Contenu et conditions d'un certificat de transporteur aérien

Un CTA spécifie:

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant;

(b) la date de délivrance et la période de validité;

(c) la description du type d'exploitation autorisé;

(d) les types d'hélicoptère autorisés pour l'exploitation;

(e) les marques d'immatriculation des hélicoptères autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des hélicoptères exploités au titre de leur CTA;

(f) les zones d'exploitation autorisées;

(g) les limitations spécifiques;

(h) les autorisations spécifiques telles que:
- Exploitation d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée.
(Voir paragraphe OPS 3.005(e))

SOUS-PARTIE D
PROCÉDURES D'EXPLOITATION

OPS 3R.195 Supervision et contrôle de l'exploitation

L'exploitant doit exercer le contrôle de son exploitation et doit définir et maintenir une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par l'Autorité.

OPS 3R.200 Manuel d'exploitation

L'exploitant doit fournir un manuel d'exploitation conforme à la sous-partie P, à l'usage du personnel d'exploitation, pour le guider dans ses tâches.

OPS 3R.205 Compétence du personnel d'exploitation

L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté aux opérations au sol et en vol ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.

OPS 3R.210 Établissement de procédures d'exploitation

(a) L'exploitant doit définir des procédures et instructions, pour chaque type d'hélicoptère, stipulant les tâches du personnel navigant et du personnel au sol pour tous types d'exploitation au sol et en vol.

(b) L'exploitant doit établir un système de listes de vérifications (« check-lists ») destinées à l'usage des membres d'équipage pour toutes les phases d'exploitation de l'hélicoptère, dans des conditions normales, anormales et d'urgence selon le cas, afin de s'assurer du respect des procédures d'exploitation stipulées dans le manuel d'exploitation.

(c) L'exploitant ne doit pas requérir d'un membre d'équipage, pendant les phases critiques du vol, des activités autres que celles nécessaires pour une exploitation sûre de l'hélicoptère.

(d) L'exploitant ne doit pas permettre qu'un rotor soit en rotation sans qu'un pilote qualifié soit aux commandes.

OPS 3R.220 Utilisation d'un héliport par l'exploitant

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriés au type d'hélicoptère et au type d'opération.

OPS 3R.240 Routes et zones d'exploitation

(a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que:

(1) les performances de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol;

(2) les équipements de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue;

(3) les cartes et fiches appropriées sont disponibles *(Voir OPS 3R.135(a)(3))*;

(4) des surfaces permettant l'exécution d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé en sécurité sont disponibles sauf dans le cas où l'hélicoptère est autorisé à être exploité dans le cadre de l'Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e).

(b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

OPS 3R.250 Détermination des altitudes minimales de vol

L'exploitant doit établir des altitudes minimales de vol et définir les méthodes de détermination de ces altitudes, pour l'ensemble des segments de route devant être parcourus, qui assurent le franchissement du relief compte tenu des exigences de la sous-partie I.

OPS 3R.255 Politique carburant

(a) L'exploitant doit établir une politique carburant pour les besoins de la planification du vol, permettant d'assurer l'emport, sur chaque vol, d'une quantité de carburant suffisante pour l'opération envisagée et des réserves couvrants les écarts par rapport à celle-ci.

(b) L'exploitant s'assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 20 minutes à la vitesse normale de croisière, sauf si le vol est effectué en accord avec les exigences de l'Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e). Dans ce dernier cas, l'exploitant s'assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière.

La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation afin de pouvoir se conformer au paragraphe OPS 3R.375.

OPS 3R.258 Issues inutilisables

(Voir IEM OPS 3R.258)

(a) L'exploitant ne peut pas transporter de passagers si une des issues de secours de l'hélicoptère est inutilisable.

OPS 3R.260 Transport de passagers à mobilité réduite

(Voir IEM OPS 3R.260)

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait:

(1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches;

(2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité;

(3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

(c) La présence de passagers à mobilité réduite à bord doit être signalée au commandant de bord.

(d) Le commandant de bord doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

OPS 3R.261 Transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans)

(Voir AMC OPS 3R.261/3.262)

(a) Afin que les enfants de deux ans inclus à douze ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, un passager adulte doit être placé à proximité.

OPS 3R.262 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans)

(Voir AMC OPS 3R.261/3.262)

Tout enfant de moins de deux ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un seul enfant par accompagnateur).

OPS 3R.280 Attribution des sièges aux passagers

(Voir IEM OPS 3R.280)

L'exploitant doit s'assurer que les passagers sont assis à des places où, dans l'éventualité où une évacuation d'urgence serait nécessaire, ils peuvent faciliter au mieux, et non entraver ni retarder l'évacuation de l'hélicoptère.

OPS 3R.285 Information des passagers

L'exploitant doit s'assurer que:

(a) **généralités**

(1) À moins que cela ne mette en danger la sécurité, les passagers sont informés verbalement des dispositions relatives à la sécurité. Ces informations peuvent être, en partie ou entièrement, données par une représentation audiovisuelle. L'usage de matériel électronique est soumis à un accord préalable de l'Autorité;

(2) les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité ou des notices visibles de tous les sièges passagers sur lesquelles des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser;

(b) **avant le décollage**

(1) les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu'ils sont applicables:

(i) les consignes relatives à l'interdiction de fumer;

(ii) le fait de devoir relever les dossiers de sièges et tablettes;

(iii) l'emplacement des issues de secours;

(iv) l'emplacement et l'utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation;

(v) le rangement des bagages à main;

(vi) les restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables;

(vii)et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité;

(2) les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit:

(i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher;

(ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis. Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes, cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène;

(iii) et l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, canots et combinaisons de survie si leur emport est requis.

(c) En cas d'urgence pendant le vol, les passagers doivent être informés des actions urgentes les plus appropriées aux circonstances.

OPS 3R.290 Préparation du vol

(a) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol s'il n'est pas satisfait des points ci après:

(1) l'hélicoptère est apte à effectuer le vol;

(2) la configuration de l'hélicoptère est en accord avec la liste des déviations tolérées (CDL);

(3) les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol par les sous-parties K et L sont disponibles;

(4) les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.);

(5) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord;

(6) les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord;

(7) les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager;

(8) les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés;

(9) les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité;

(10)la masse de l'hélicoptère au début de la mise en puissance pour le décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables des sous-parties F à I;

(11)et toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes (9) et (11) ci-dessus peut être respectée.

OPS 3R.300 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne

L'exploitant doit s'assurer, lorsque les conditions réglementaires l'exigent, qu'aucun vol n'est effectué sans dépôt préalable d'un plan de vol circulation aérienne ou dépôt d'informations appropriées avant le départ auprès d'une personne habilitée, afin de permettre la mise en œuvre des services d'alerte.

OPS 3R.305 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant

L'avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant est interdit.

OPS 3R.307 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec du carburant volatil
(voir IEM OPS 3R.307)

L'exploitant doit établir des procédures d'avitaillement et de reprise de carburant avec du carburant volatil (par exemple Jet B ou équivalent) si cela est nécessaire.

OPS 3R.310 Membres de l'équipage aux postes de travail

Pendant toutes les phases du vol, l'équipage doit se trouver à son poste.

OPS 3R.320 Sièges, ceintures de sécurité et harnais

Le commandant de bord doit s'assurer que pendant toutes les phases du vol les passagers sont assis et attachés.

OPS 3R.325 Arrimage et vérification de sécurité de la cabine passagers

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant la translation, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement arrimé.

OPS 3R.330 Accessibilité des équipements de secours

Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que les équipements de secours appropriés demeurent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

OPS 3R.335 Autorisations de fumer à bord

Le commandant doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'aucune personne à bord n'est autorisée à fumer.

OPS 3R.340 Conditions météorologiques

Un commandant de bord ne doit pas commencer un vol à moins que les observations ou prévisions météorologiques les plus récentes disponibles, ou toute combinaison des deux, sont en conformité avec les règles du VFR.

OPS 3R.345 Givre et autres contaminants

Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol dans des conditions de givrage connues ou prévues.

OPS 3R.350 Emport de carburant et lubrifiant

Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol sans avoir vérifié que l'hélicoptère emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions d'exploitation prévues.

OPS 3R.355 Conditions lors du décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que, selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'héliport et l'état de la FATO dont l'utilisation est prévue n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité.

OPS 3R.365 Altitudes minimales de vol

Le pilote aux commandes ne doit pas descendre en dessous des altitudes minimales spécifiées sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou lorsque la descente se fait selon des procédures approuvées par l'Autorité.

OPS 3R.370 Simulation en vol de situations anormales

L'exploitant doit établir des procédures assurant que la simulation de situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application totale ou partielle des procédures anormales ou d'urgence ne sont pas effectuées lors de vols de transport aérien public.

OPS 3R.375 Gestion du carburant en vol

(a) Le commandant de bord doit s'assurer que la quantité de carburant utilisable restante pendant le vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour atteindre un héliport où un atterrissage peut être effectué en sécurité avec encore à bord la réserve finale de carburant.

(b) Le commandant de bord doit déclarer une situation d'urgence lorsque la quantité réelle de carburant utilisable à bord est inférieure à la réserve finale.

OPS 3R.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord doit utiliser de façon continue l'oxygène de subsistance lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 13 000 ft.

OPS 3R.395 Détection de proximité du sol

Lorsqu'une proximité exagérée du sol est détectée par un membre quelconque de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol le commandant de bord doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée, conformément aux procédures d'exploitation, pour rétablir des conditions de vol sûres.

OPS 3R.415 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la mise à jour du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité conformément au paragraphe OPS 3R.1055.

OPS 3R.420 Compte-rendu d'événements

(a) **Incidents en vol**

(1) L'exploitant ou le commandant de bord d'un hélicoptère doit soumettre un compte-rendu à l'Autorité pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

(2) Les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.

En application de l'article R. 425-1 du code de l'aviation civile :

(1) Le commandant de bord d'un hélicoptère doit soumettre un compte rendu à l'autorité pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

(2) Les comptes rendus doivent être transmis dans un délai de 48 heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

(b) **Défaillances techniques et dépassement des limitations techniques.** Le commandant de bord doit s'assurer que toutes défaillances techniques et tout dépassement des limites techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le carnet de route attaché à l'hélicoptère.

(c) **Incidents de la Circulation Aérienne.** Le commandant de bord doit soumettre un compte-rendu d'incident de circulation aérienne conforme aux PANS RAC de l'O.A.C.I. dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

(1) une quasi-collision avec tout autre objet volant;

(2) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite;

(3) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

(d) **Risques et collisions aviaires**

(1) Le commandant de bord observant un risque aviaire potentiel doit immédiatement en avertir la station au sol appropriée.

(2) Si l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux, le commandant de bord doit soumettre après l'atterrissage un compte-rendu écrit de collision d'oiseaux.

(e) Réservé.

(f) **Intrusion illicite.** À la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord doit soumettre dès que possible un compte-rendu aux autorités locales ou à l'Autorité.

(g) **Irrégularités des installations de navigation et des installations au sol et conditions dangereuses.** Le commandant de bord doit notifier à la station au sol concernée, dès qu'il le peut, toute condition potentiellement dangereuse telle que :

(1) une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou de toute installation au sol;

(2) ou un phénomène météorologique;

(3) ou un nuage de cendres volcaniques;

(4) ou un niveau de radiation élevé;

rencontrée en vol.

OPS 3R.425 Compte-rendu d'accident

(a) L'exploitant doit établir des procédures garantissant que l'autorité appropriée la plus proche est informée, par les moyens disponibles les plus rapides, de tout accident survenu à l'hélicoptère ayant blessé gravement (comme défini à l'annexe 13 de l'O.A.C.I.) ou mortellement une personne quelconque ou causé des dommages importants à l'hélicoptère ou à des biens.

(b) Le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité un compte-rendu sur tout accident survenu à bord ayant blessé gravement ou mortellement une personne quelconque à bord de l'hélicoptère, alors qu'il était responsable du vol.

SOUS-PARTIE E
NÉANT

Neant.

SOUS-PARTIE F
PERFORMANCES - GÉNÉRALITÉS

OPS 3R.470 Champ d'application

L'exploitant doit s'assurer que les hélicoptères sont exploités conformément aux dispositions de la sous-partie I (Classe de performances 3).

OPS 3R.475 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que la masse de l'hélicoptère au début du décollage n'excède pas la masse à laquelle les exigences de la sous-partie I peuvent être satisfaites pour le vol devant être effectué, compte tenu des réductions supposées de masse au fur et à mesure du déroulement du vol et d'une vidange de carburant telle que prévue dans l'exigence particulière.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la sous-partie I, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables pour l'Autorité comme stipulé dans la sous-partie I.

(c) Lors de la démonstration de la conformité aux exigences de la sous-partie I, on devra tenir compte de la configuration de l'hélicoptère, de l'environnement et du fonctionnement des systèmes pouvant avoir un effet défavorable sur les performances.

OPS 3R.480 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans les sous-parties F, I et J et non définis dans le JAR-1, ont la signification suivante :

(1) *Zone habitée*. En liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives (voir également les définitions d'environnements hostile et non hostile).

(2) *Héliport en terrasse*. Un héliport situé au moins à 3 m au-dessus de la surface environnante.

(3) *Configuration maximale approuvée en sièges passagers*. Capacité maximale en sièges passagers d'un hélicoptère particulier, à l'exclusion du siège pilote utilisée par l'exploitant, approuvée par l'Autorité et incluse au manuel d'exploitation.

(4) *Héli-plateforme*. Un héliport situé sur une structure flottante ou fixe, en mer.

(5) *Obstacle*. Les obstacles comprennent la surface de la terre, que ce soit le sol ou la mer.

(6) *Classe de performances 3*. Les opérations en classe de performances 3 sont des opérations telles que en cas de défaillance du groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.

(7) *R*. Rayon du rotor.

(8) *Atterrissage forcé en sécurité*. Atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il ne conduira pas à des dommages corporels aux occupants de l'hélicoptère ou à des personnes à la surface.

(9) *Masse au décollage*. Masse de l'hélicoptère au décollage comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage.

(10) *Aire de prise de contact et d'envol (TLOF)*. Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

(11) *Vy*. Vitesse de meilleur taux de montée.

SOUS-PARTIE G
NÉANT

Neant.

SOUS-PARTIE H
NÉANT

Neant.

SOUS-PARTIE I
CLASSE DE PERFORMANCES 3

OPS 3R.540 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que:

(1) les opérations ne sont conduites que depuis ou vers des héliports et sur des routes, zones et itinéraires de déroutement contenus dans des environnements non-hostiles, sauf:

(i) les opérations approuvées conformément au paragraphe OPS 3R.005(e) qui peuvent être effectuées dans un environnement hostile.

(2) les opérations ne sont pas conduites lorsque le plafond est inférieur à 600 ft au-dessus de la surface survolée ou lorsque la visibilité est inférieure à 800 m et sont toujours conduites en vue de la surface;

(3) les opérations ne sont pas conduites depuis ou vers des héli-plateformes.

OPS 3R.545 Décollage

L'exploitant doit s'assurer que:

(a) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, le groupe motopropulseur fonctionnant à la puissance de décollage. Si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse au décollage ne doit pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, le groupe motopropulseur fonctionnant à la puissance de décollage;

(b) lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants sur l'héliport de départ :

(1) l'altitude-pression;

(2) la température ambiante;

(c) en cas de défaillance de groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité, sauf s'il est exploité conformément au paragraphe 3.540(a)(1)(i) ci-dessus.

OPS 3R.550 En Route

L'exploitant doit s'assurer que:

(a) l'hélicoptère peut, le groupe motopropulseur fonctionnant à la puissance maximale continue spécifiée, poursuivre le vol le long de la route prévue, ou d'un itinéraire de déroutement programmé, sans descendre, en quelque point que ce soit, en dessous de l'altitude minimale de vol appropriée;

(b) et, en cas de défaillance du groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité, sauf s'il est exploité conformément au paragraphe 3.540(a)(1)(i) ci-dessus.

OPS 3R.555 Atterrissage

L'exploitant doit s'assurer que:

(a) la masse à l'atterrissage, à l'heure estimée d'atterrissage, ne dépasse pas la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, avec le groupe motopropulseur fonctionnant à la puissance de décollage. Si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse à l'atterrissage ne doit pas dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, le groupe motopropulseur fonctionnant à la puissance de décollage;

(b) lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants à l'heure estimée d'atterrissage sur l'héliport de destination et en tout dégagement, si requis :

(1) l'altitude-pression;

(2) la température ambiante;

(c) en cas de défaillance du groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité, sauf s'il est exploité conformément au paragraphe 3.540(a)(1)(i) ci-dessus.

SOUS-PARTIE J

MASSE ET CENTRAGE

OPS 3R.605 Généralités

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3R.605)

(a) L'exploitant doit s'assurer que quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'hélicoptère sont en conformité avec les limites spécifiées dans le manuel de vol approuvé, ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.

(b) L'exploitant doit établir la masse et le centrage de tout hélicoptère sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les hélicoptères doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.

(c) L'exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'hélicoptère sur le centrage doit être déterminée.

(d) L'exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation.
(Voir IEM OPS 3.605(e))

OPS 3R.607 Terminologie

(a) **Masse à vide en ordre d'exploitation ou masse de base** - La masse totale de l'hélicoptère prêt pour un type spécifique d'exploitation, ne comprenant pas le carburant utilisable ni la charge marchande.

(b) **Masse maximale au décollage** - La masse maximale totale de l'hélicoptère autorisée au décollage.

(c) **Charge marchande** - La masse totale des passagers, bagages et fret, y compris toute charge non commerciale.

(d) **Classification des passagers.**

(1) Les adultes, les hommes et les femmes sont définis comme des personnes de 12 ans ou plus.

(2) Les enfants sont définis comme des personnes de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.

(3) Les bébés sont définis comme des personnes de moins de 2 ans.

OPS 3R.610 Chargement, masse et centrage

L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du paragraphe OPS 3R.605. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

OPS 3R.615 Masse de l'équipage

(a) L'exploitant doit utiliser afin de déterminer la masse de base, les masses réelles comprenant tous les bagages de l'équipage.

OPS 3R.620 Masse des passagers et des bagages

(a) L'exploitant doit établir la masse des passagers en utilisant une déclaration orale de chaque passager, ou une estimation et en ajoutant une constante prédéterminée prenant compte des bagages à mains et des vêtements ou encore par pesée.
(Voir AMC OPS 3.620(a))

OPS 3R.625 Documentation de masse et centrage

(Voir appendice 1 du paragraphe OPS 3R.625)

(a) L'exploitant doit établir avant chaque vol une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et centrage de l'hélicoptère ne sont pas dépassées.

Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contresignature.

(b) L'exploitant peut utiliser une alternative aux procédures du paragraphe (a) ci-dessus, sujette à l'approbation de l'Autorité.

Appendice 1 du paragraphe OPS 3R.605
Masse et centrage - Généralités

(a) **Détermination de la masse de base d'un hélicoptère**

(1) *Pesée d'un hélicoptère*

(i) Les hélicoptères neufs sont normalement pesés en usine et peuvent être mis en service sans qu'une nouvelle pesée soit nécessaire si toutefois les relevés de masse et centrage sont corrigés en fonction des altérations ou modifications apportées à l'hélicoptère. Les hélicoptères provenant d'un exploitant communautaire avec un programme de contrôle de masse et centrage approuvé, n'ont pas besoin d'être repesés avant d'être utilisés par leur nouvel exploitant, à moins que plus de 4 ans se soient écoulés depuis la dernière pesée.

(ii) Les masse et centrage individuels de chaque hélicoptère doivent être réétablis régulièrement. L'intervalle maximal entre deux pesées doit être défini par l'exploitant et doit être conforme aux exigences du paragraphe OPS 3R.605(b). En outre, les masse et centrage de chaque hélicoptère doivent être établis une nouvelle fois par:

(A) pesée;

(B) ou calcul, si l'exploitant est en mesure de justifier la validité de la méthode de calcul choisie,

dès lors que le cumul des modifications de la masse de base dépasse ± 0,5 % de la masse maximale à l'atterrissage.

(2) *Procédure de pesée*

(i) La pesée doit être effectuée soit par le constructeur, soit par un organisme d'entretien agréé.

(ii) Des précautions normales doivent être prises, cohérentes avec des pratiques correctes, telles que:

(A) contrôler que l'hélicoptère et son équipement sont complets;

(B) s'assurer que les fluides ont été pris en compte;

(C) s'assurer que l'hélicoptère est propre;

(D) et s'assurer que la pesée est effectuée dans un hangar fermé.

(iii) Tout équipement utilisé pour la pesée doit être correctement étalonné et remis à zéro, et utilisé en conformité avec les instructions de son constructeur. Chaque balance doit avoir été étalonnée, soit pas le constructeur, soit par le service national des poids et mesures ou un organisme habilité à cet effet, dans les 2 dernières années précédant la pesée, ou dans un laps de temps défini par le constructeur de l'équipement de pesée, la période la plus courte devant être retenue. L'équipement de pesée doit permettre d'établir la masse de l'hélicoptère précisément.
(Voir AMC de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.605, sous-paragraphe (a)(2)(iii))

(b) **Limites de centrage** - L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que le chargement est strictement conforme à la documentation élaborée.

Appendice 1 du paragraphe OPS 3R.625
Documentation de masse et centrage
(Voir IEM à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3R.625)

(a) **Documentation de masse et centrage**

(1) *Contenu*

(i) La documentation de masse et centrage doit contenir les informations suivantes:

(A) immatriculation et type de l'hélicoptère;

(B) date;

(C) identité du Commandant de bord;

(D) identité de la personne qui a préparé le document;

(E) masse de base et le centrage correspondant de l'hélicoptère;

(F) masse du carburant au décollage et masse du carburant d'étape;

(G) masse des produits consommables autres que le carburant;

(H) composition du chargement;

(I) masse au décollage, masse à l'atterrissage et masse sans carburant;

(J) positions applicables du centre de gravité de l'hélicoptère;

(K) et limites des valeurs de masse et de centrage.

(ii) Sous réserve de l'approbation de l'Autorité, l'exploitant peut ne pas indiquer certaines de ces informations sur la documentation de masse et centrage.
(Voir IEM à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3R.625)

SOUS-PARTIE K
INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

OPS 3R.630 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3R.630)

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'aucun vol ne commence à moins que les instruments et équipements exigés par cette sous-partie ne soient:

(1) approuvés, sauf dispositions contraires spécifiées au paragraphe (c), et installés conformément aux règlements qui leur sont applicables, notamment les normes minimales de performances et les règlements opérationnels et de navigabilité;

(2) et en état de fonctionnement pour le type d'exploitation effectuée, sauf dispositions stipulées dans la L.M.E.

(Voir OPS 3R.030)

(b) Les normes de performances minimales des instruments et équipements sont celles requises par les spécifications techniques conjointes JTSO listées dans le code JAR-TSO annexé au règlement communautaire 3922/91, à moins que d'autres normes ne soient requises par les règlements opérationnels ou de navigabilité. Des instruments et équipements répondant à d'autres spécifications de conception et de performance que celles des JTSO, à la date de mise en œuvre de cette sous-partie, peuvent être installés ou maintenus en service sauf si des exigences additionnelles sont précisées dans cette sous-partie. Des instruments et équipements ayant fait l'objet d'une approbation antérieure ne nécessitent pas une mise en conformité avec un JTSO révisé ou une spécification révisée autre qu'un JTSO, sauf si une exigence rétroactive est émise.

(c) Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être agréés:

(1) le chronomètre de précision référencé au paragraphe OPS 3R.650(b);

(2) les trousses de premiers secours référencées au paragraphe OPS 3R.745;

(3) et les ancres flottantes et tous équipements permettant d'amarrer, d'ancrer ou de manœuvrer des hélicoptères amphibies sur l'eau, référencés au paragraphe OPS 3R.840.

(d) Si l'équipement doit être utilisé par un membre d'équipage de conduite à son poste de travail en vol, il doit être facilement utilisable depuis son poste.

(e) Les instruments utilisés par un membre d'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, avec un minimum d'altération de sa position et de son axe de vision normaux lorsqu'il regarde devant, dans le sens de la trajectoire.

OPS 3R.640 Feux opérationnels des hélicoptères

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un système de feux anti-collision.

OPS 3R.647 Équipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation

(Voir IEM OPS 3R.647)

Dès lors que l'on exige un système de radiocommunication ou de radionavigation, l'exploitant ne peut exploiter que si l'hélicoptère est équipé d'un microcasque ou système équivalent et d'un alternat situé sur les commandes de vol pour le pilote.

OPS 3R.650 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

(Voir AMC OPS 3R.650)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de jour selon les règles de vol à vue (VFR) que s'il est équipé d'instruments de vol et de navigation et équipements associés et, lorsqu'applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après:

(a) un compas magnétique;

(b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes;

(c) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hecto-Pascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol;

(d) un anémomètre gradué en nœuds;

(e) un variomètre;

(f) un indicateur de dérapage;

(g) un moyen indiquant dans le poste de pilotage la température extérieure, gradué en degrés Celsius;

(Voir AMC OPS 3R.650(g))

(h) en plus des équipements de vol et de navigation requis par les paragraphes (a) à (h) ci-dessus, lorsque la visibilité est inférieure à 1500 m, tout hélicoptère doit être équipé des instruments de vol suivants:

(1) un indicateur d'assiette (horizon artificiel);

(2) et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap).

(i) lorsque des instruments sont requis en double, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage, de sélecteurs, ou autres équipements associés, séparés;

(j) et tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés.

OPS 3R.660 Radio altimètres

(a) L'exploitant ne peut pas exploiter un hélicoptère lors d'un vol au-dessus de l'eau :

(1) quand la visibilité est inférieure à 1500 m; ou

(2) à une distance de la terre correspondante à plus de 3 minutes de vols à vitesse normale de croisière,

à moins qu'il soit équipé d'un radio altimètre muni d'une alarme vocale, ou autre moyen équivalent acceptable par l'Autorité, fonctionnant en dessous d'une hauteur pré-affichée, et d'une alarme visuelle capable de fonctionner à une hauteur pouvant être affichée par le pilote.

OPS 3R.730 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé:

(1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne âgée de deux ans ou plus;

(2) pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré jusqu'au 31 juillet 1999 inclus, d'une ceinture de sécurité, équipée ou non d'un baudrier, ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager par chaque passager âgé de 2 ans ou plus;

(3) pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er août 1999 ou après, d'une ceinture de sécurité, équipée d'un baudrier, ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager par chaque passager âgé de 2 ans ou plus;

(4) d'un système de retenue pour chaque passager âgé de moins de 2 ans;

(5) d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de conduite, comportant un dispositif retenant automatiquement le buste de l'occupant en cas de décélération rapide;

(b) Toutes les ceintures et harnais de sécurité doivent posséder un point de déverrouillage unique. Une ceinture de sécurité équipée d'un baudrier peut être utilisée à la place d'une ceinture avec harnais de sécurité, si celle-ci ne peut être raisonnablement installée pour des raisons pratiques.

OPS 3R.745 Trousses de premiers secours

(Voir AMC OPS 3R.745)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'une trousse de premiers secours facilement accessible en vue d'une utilisation.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les trousses sont:

(1) contrôlées périodiquement afin de s'assurer que leur contenu est maintenu en état d'utilisation.

(2) réapprovisionnées à intervalles réguliers en se conformant aux prescriptions figurant sur leurs étiquettes, et chaque fois que les circonstances le justifient.

OPS 3R.775 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3R.775)

(Voir IEM OPS 3R.775)

(a) **Généralités:**

(1) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère non pressurisé à des altitudes pression supérieures à 10000 ft que s'il est muni d'un système pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis.

(2) La quantité d'oxygène de subsistance exigée pour une opération donnée doit être déterminée sur la base d'altitudes et d'une durée de vol cohérentes avec les procédures d'exploitation spécifiées pour chaque opération dans le manuel d'exploitation et avec les itinéraires à suivre, et avec les procédures d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(3) Un hélicoptère devant voler au-dessus de l'altitude pression 10000 ft devra être doté d'équipements capables de stocker et de distribuer les quantités d'oxygène exigées.

(b) **Exigences en matière d'alimentation en oxygène:**

(1) *Équipage de conduite*: chaque membre d'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage doit être alimenté en oxygène d'appoint ainsi que spécifié dans l'appendice 1. Si l'ensemble des occupants des sièges du poste de pilotage es alimenté en oxygène grâce à la source d'alimentation réservée aux membres d'équipage de conduite, ils doivent alors être considérés comme membres de l'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

OPS 3R.790 Extincteurs à main

(Voir AMC OPS 3R.790)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'extincteurs à main répartis dans l'hélicoptère conformément aux dispositions suivantes:

(a) la nature et la quantité des agents extincteurs doivent être adaptées aux types de feux susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur doit être utilisé et doivent réduire au minimum les dangers de concentration de gaz toxiques dans les compartiments habités;

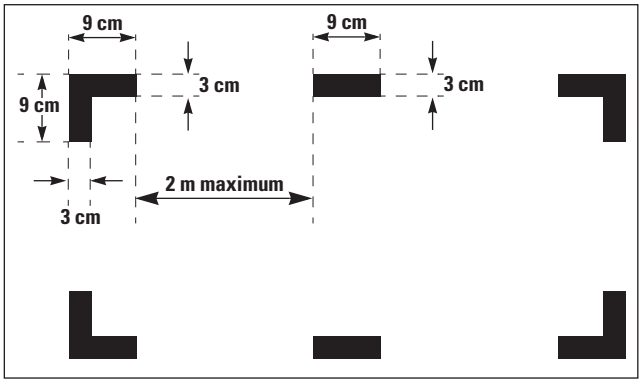
(b) au moins un extincteur à main contenant du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent, doit être placé dans le poste de pilotage à un endroit convenable pour l'utilisation par l'équipage de conduite;

(c) et un extincteur à main doit être convenablement situé dans le compartiment passager.

OPS 3R.800 Indication des zones de pénétration du fuselage

L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'il existe des zones désignées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont marquées comme indiqué ci-après. Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune, et, si nécessaire, elles seront entourées d'un cadre blanc pour offrir un meilleur contraste avec le fond. Si la distance entre marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaires de 9 cm x 3 cm seront ajoutées de manière à ce que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

Indication des zones de pénétration du fuselage



OPS 3R.802 Marquage extérieur des issues de secours

(a) À l'exception des portes d'accès pour passagers, si elles sont identifiables sans ambiguïté, toutes les issues prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'avion en français et dans une autre des langues officielles de l'O.A.C.I. Elles doivent être encadrées par une bande de couleur de 5 cm de large.

(b) Tout marquage extérieur doit offrir un contraste de couleur avec les surfaces avoisinantes afin d'être distingué immédiatement, même par faibles conditions d'éclairement.

OPS 3R.820 Émetteur de localisation d'urgence automatique

(Voir IEM OPS 3R.820)

(modifié par : Arrêté du 26 mars 2008)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence automatique (ELT[A]).

(b) L'exploitant doit s'assurer que tout ELT est capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, est codé conformément à l'annexe 10 de l'OACI et est enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné [(1)].

(fin de l'amendement du : 26 mars 2008)

OPS 3R.825 Gilets de sauvetage

(Voir IEM OPS 3R.825)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère pour toute exploitation sur l'eau ou lors d'un vol au-dessus de l'eau lorsqu'il est exploité en classe de performances 3 :

(1) dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte;

(2) lorsqu'il décolle ou atterrit d'un héliport où la trajectoire de décollage ou d'approche est au-dessus de l'eau,

que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage munis d'une balise lumineuse de survie. Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible avec la ceinture ou le harnais de sécurité attachés à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné. Les gilets de sauvetage pour bébé peuvent être remplacés par un autre dispositif individuel de flottaison, muni d'une balise lumineuse de survie.

OPS 3R.830 Canots de sauvetage et émetteur de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau

(Voir AMC OPS 3R.830)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de 3 minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 3, que s'il emporte :

(1) un minimum d'un canot de sauvetage avec une capacité établie non inférieure au nombre maximal de personnes à bord;
(Voir AMC OPS 3R.830(a)(1))

(modifié par : Arrêté du 26 mars 2008)

(2) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) pour chaque canot de sauvetage transporté (mais pas plus de 2 ELTs au total sont emportés) capable d'émettre sur les fréquences de détresses prescrites à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.830;
(Voir AMC OPS 3R.830(a)(2))

(fin de l'amendement du : 26 mars 2008)

(1) Les dispositions II, VI, VII et VIII de l'article 3 relatives aux fréquences d'émission des ELT équipant les hélicoptères en transport public sont applicables au plus tard le 1er juillet 2008, à l'exception des hélicoptères exploités en vertu de l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2004 susvisé et de son annexe OPS 3R et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois jusqu'au 1 er juillet 2008, pour lesquels ces dispositions sont applicables au plus tard le 1er janvier 2009.

(3) un éclairage des issues de secours.

OPS 3R.840 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau - Équipements divers

(a) L'exploitant ne peut exploiter sur l'eau un hélicoptère certifié pour une exploitation sur l'eau que si celui-ci est équipé:

(1) d'une ancre et autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'aéronef sur l'eau, appropriés à sa taille, son poids et ses caractéristiques de manœuvre;

(2) et d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prescrits dans les règlements internationaux afin d'éviter des collisions en mer, lorsqu'applicable.

OPS 3R.843 Tous hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé

Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performance 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau au-delà de la distance de la côte nécessaire pour un atterrissage forcé en sécurité; à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.775
Oxygène de subsistance pour hélicoptères non pressurisés

Tableau 1

(a) Alimentation pour	(b) Durée et altitude pression
1. Tous les occupants des sièges du poste de pilotage en service de vol	Totalité du temps de vol à des altitudes pressions supérieures à 10000 ft.
2. 100 % des passagers (Voir Note).	Totalité du temps de vol à des altitudes pressions supérieures à 13000 ft.

Note: Pour les besoins de ce tableau, « passagers » signifie: passagers réellement transportés, et comprend les bébés.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.830
Emetteur de localisation d'urgence de survie (ELT[S])

(Voir paragraphes OPS 3R.830)

(Modifié par arrêté du 26 mars 2008)

(a) Tout ELT(S) doit être capable d'émettre simultanément sur 121,5 MHz et 406 MHz, être codé conformément à l'annexe 10 de l'OACI et être enregistré auprès de l'organisme national chargé de lancer les opérations de recherche et de sauvetage ou de tout autre organisme désigné [1].

(1) Les dispositions II, VI, VII et VIII de l'article 3 relatives aux fréquences d'émission des ELT équipant les hélicoptères en transport public sont applicables au plus tard le 1er juillet 2008, à l'exception des hélicoptères exploités en vertu de l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2004 susvisé et de son annexe OPS 3R et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois jusqu'au 1 er juillet 2008, pour lesquels ces dispositions sont applicables au plus tard le 1er janvier 2009.

SOUS-PARTIE L
ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION

OPS 3R.845 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3R.845)

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol ne commence que si l'équipement de communication et de navigation exigé dans cette sous-partie est:

(1) approuvé et installé en conformité avec les exigences qui le concernent, y compris les normes de performances minimales et les règlements opérationnels et de navigabilité;

(2) installé de façon telle que la panne de l'un quelconque des éléments exigés pour les besoins de communication ou de navigation, ou les deux, n'aura pas pour conséquence la panne d'un autre élément exigé pour les besoins de communication ou de navigation;

(3) en état de fonctionnement pour le type d'exploitation poursuivi, sauf indications particulières mentionnées dans la liste minimale d'équipement;

(Voir paragraphe OPS 3R.030)

(4) et disposé de telle manière que l'équipement devant être utilisé par un pilote à son poste pendant le vol peut être facilement utilisé depuis son poste.

(b) Les normes de performance minimale des équipements de communication et de navigation sont celles prescrites dans les spécifications techniques conjointes JTSO listées dans le code JAR-TSO annexé au règlement communautaire 3922/91, à moins que des normes de performance différentes ne soient prescrites dans les codes opérationnels et de navigabilité. Les équipements de communication et de navigation répondant à des normes de performance et de conception autres que les JTSO à la date de mise en œuvre de cette sous-partie peuvent rester en service, ou être installés, à moins que des exigences supplémentaires ne soient prescrites par la présente sous-partie. Les équipements de communication et de navigation déjà approuvés n'ont pas besoin de répondre à un JTSO révisé ou à une spécification, autre que JTSO, révisée à moins qu'une exigence rétroactive ne soit prescrite.

OPS 3R.850 Équipement radio

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation poursuivi.

(b) L'équipement radio exigé pour la conformité au paragraphe (a) ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

OPS 3R.860 Équipement radio pour le vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol que s'il est équipé d'un système radio (communication et transpondeur de radar secondaire) nécessaire à l'exploitation normale de l'hélicoptère pour remplir les fonctions suivantes :

(a) communication avec les stations au sol appropriées;

(b) communication avec les installations de trafic aérien depuis un point quelconque de l'espace aérien contrôlé dans lequel doit évoluer l'hélicoptère;

(c) réception des informations météorologiques;

(d) et réponse aux interrogations du radar secondaire selon les exigences sur la route suivie.

SOUS-PARTIE M
ENTRETIEN

OPS 3R.875 Généralités

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est entretenu et remis en service par un organisme agréé, à l'exception des visites prévol qui ne sont pas obligatoirement effectuées par l'organisme agréé.

(b) La présente sous-partie prescrit les exigences en matière d'entretien des hélicoptères auxquelles il faut se conformer pour répondre aux exigences relatives à l'agrément des exploitants décrites au paragraphe OPS 3R.180.

OPS 3R.880 Terminologie

Les définitions qui suivent, tirées du code JAR 145 annexé au règlement communautaire 3922/91 doivent s'appliquer à la présente sous-partie:

(a) **Visite prévol** - signifie le contrôle effectué avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré. Elle ne comprend pas la correction des défauts.

(b) **Norme, définition ou règle approuvée** - signifie une norme, une définition ou une règle de fabrication, de conception, d'entretien ou de qualité approuvée par l'Autorité.

(c) **Agréé ou approuvé** - signifie agréé ou approuvé directement ou conformément à une procédure approuvée par l'Autorité.

OPS 3R.890 Responsabilité de l'entretien

(a) L'exploitant doit garantir la navigabilité de l'hélicoptère et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours au moyen de:

(1) l'exécution de visites prévol;
(voir AMC OPS 3R.890(a)(1))

(2) la remise aux normes de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipement et la liste des déviations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'hélicoptère considéré;
(voir AMC OPS 3R.890(a)(2))

(3) la réalisation de tout entretien conformément au manuel d'entretien approuvé de l'exploitant, décrit au paragraphe OPS 3R.910;
(voir AMC OPS 3R.890(a)(3))

(4) le respect de toute consigne opérationnelle, consigne de navigabilité et toute autre exigence relative à la navigabilité rendue obligatoire par l'Autorité;
(voir AMC OPS 3R.890(a)(4))

(5) et la réalisation de modifications conformément à une norme approuvée.

(b) L'exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de tout hélicoptère exploité demeure en état de validité pour ce qui concerne:

(1) les exigences du paragraphe (a) ci-dessus;

(2) toute date de péremption figurant au certificat;

(3) et toute autre condition d'entretien spécifiée au certificat.

(c) Les exigences spécifiées au paragraphe (a) ci-dessus doivent être appliquées conformément à des procédures acceptables pour l'Autorité.

OPS 3R.895 Gestion de l'entretien

(a) Lorsque l'exploitant ne détient pas d'agrément lui permettant de respecter les exigences spécifiées aux paragraphes OPS 3R.890 (a)(2), (3), (4) et (5), des accords doivent être pris avec un organisme détenant un tel agrément afin de satisfaire aux exigences des paragraphes OPS 3R.890 (a)(2), (3), (4) et (5). Un contrat d'entretien écrit doit être conclu entre l'exploitant et l'organisme d'entretien agréé, qui détaille les fonctions spécifiées aux paragraphes OPS 3R.890 (a)(2), (3), (4) et (5).
(voir AMC OPS 3R.895(a))

(b) L'exploitant doit désigner une personne ou un groupe de personnes afin de garantir que tout l'entretien est effectué dans les délais et selon une norme approuvée afin de satisfaire aux exigences relatives à la responsabilité de l'entretien décrites au paragraphe OPS 3R.890. La personne

ou le cadre, selon le cas, est le responsable désigné dont il est fait mention au paragraphe OPS 3R.175(i)(2).

(c) Le responsable du système d'entretien ne doit pas être employé par une organisation détenant un agrément sous contrat avec l'exploitant, à moins que cela soit spécifiquement approuvé par l'Autorité.
(voir AMC OPS 3R.895(c))

(d) Le personnel décrit au paragraphe (b) ci-dessus doit disposer d'une salle de travail convenable, dans des sites appropriés.

OPS 3R.910 Manuel d'entretien de l'exploitant

(a) L'exploitant doit s'assurer que l'hélicoptère est entretenu conformément au manuel d'entretien de l'exploitant. Ce manuel doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien exigées, y compris leur fréquence.
(voir AMC OPS 3R.910(a))

(b) Le manuel d'entretien établi par l'exploitant et la procédure d'amendement doivent être approuvés par l'Autorité.
(Voir AMC OPS 3R.910(b))

OPS 3R.920 Enregistrement des travaux d'entretien
(voir AMC OPS 3R.920)

(a) L'exploitant doit s'assurer que le carnet de route de l'hélicoptère est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.

(b) L'exploitant doit s'assurer de l'établissement d'un système pour conserver, sous une forme acceptable par l'Autorité, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

(1) tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'hélicoptère ou à tout élément de l'hélicoptère qui y est installé - 24 mois après que l'hélicoptère ou l'élément de l'hélicoptère a été approuvé pour remise en service;

(2) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas, de l'hélicoptère et de tous les éléments de l'hélicoptère à vie limitée - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service;

(3) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'hélicoptère ou de tout élément d'hélicoptère sujet à révision générale - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'hélicoptère ou élément d'hélicoptère ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détail;

(4) l'état d'inspection en cours de l'hélicoptère tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie - jusqu'à ce que l'inspection de l'hélicoptère ou de l'élément de l'hélicoptère ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détail;

(5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'hélicoptère et aux composants de l'hélicoptère - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service; et

(6) des détails des modifications et réparations effectuées sur l'hélicoptère, les moteurs, les hélices, et tout élément vital pour la sécurité en vol - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service;
(voir IEM OPS 3R.920(a)(6))

(c) L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'hélicoptère est transféré définitivement d'un exploitant à un autre les enregistrements spécifiés aux paragraphes (a) et (b) sont également transférés et que les périodes stipulées continuent à s'appliquer.
(voir AMC OPS 3R.920(c))

OPS 3R.930 Maintien de la validité du certificat de transporteur aérien eu égard au système d'entretien

L'exploitant doit se conformer aux exigences relatives au certificat de transporteur aérien pour s'assurer du maintien de la validité du certificat de transporteur aérien eu égard au système d'entretien.

SOUS-PARTIE N
ÉQUIPAGE DE CONDUITE

1. DÉFINITION DE L'ÉQUIPAGE, AUTORITÉ ET OBLIGATIONS DE L'ÉQUIPAGE

1.1. Définition de l'équipage

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'hélicoptère en vol.

L'équipage comprend notamment les membres de l'équipage de conduite et les personnels des services complémentaires de bord. Peuvent en outre être comprises dans l'équipage les personnes qui, munies des titres appropriés, sont à bord dans le cadre d'une fonction pédagogique, de surveillance, de contrôle ou d'information.

L'équipage de conduite est formé des membres de l'équipage qui remplissent les fonctions commandement, pilotage, mécanique, navigation et télécommunications telles que définies au paragraphe 4.1. Il participe à la fonction sécurité sauvetage telle que définie au paragraphe 4.1.6 ci-après.

Le personnel des services complémentaires de bord est composé des membres de l'équipage n'exerçant pas les fonctions dévolues au personnel des sections A, B ou C mentionnées à l'article L. 421-1 du code de l'aviation civile. Il comprend notamment le personnel navigant commercial du transport aérien. Un personnel navigant commercial (PNC) est un personnel des services complémentaires de bord qui exerce une activité liée à la présence de passagers et, en particulier, à la fonction sécurité sauvetage telle que définie au paragraphe 4.1.6 ci-après.

1.2. Autorité et obligations de l'équipage

Le commandant de bord peut déroger à tout ou partie des règles du présent document chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité. Il doit en rendre compte dans les quarante-huit heures au ministre charge de l'aviation civile, conformément à l'article R. 425-1 du code de l'aviation civile. Le commandant de bord doit veiller à ce qu'un vol :

a) Ne soit pas entrepris s'il a connaissance que l'un quelconque des membres de l'équipage de conduite n'est pas en mesure d'exercer ses fonctions pour des motifs tels que blessure, fatigue, maladie, effets de l'alcool ou d'agents pharmacodynamiques.

b) Ne se poursuive pas au-delà du site approprié d'atterrissage le plus proche lorsque l'aptitude des membres de l'équipage de conduite à exercer leurs fonctions est sensiblement diminuée par la suite d'un amoindrissement de leurs facultés résultant de fatigue, de maladie ou d'un défaut d'oxygène.

Le commandant de bord doit s'assurer avant le vol que l'hélicoptère est apte à l'exécution du vol projeté.

Le commandant de bord ne doit pas poursuivre intentionnellement le vol lorsque surviennent des déficiences mécaniques compromettant la sécurité du vol.

Le titulaire d'une licence ou qualification doit s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence et qualification dès qu'il a conscience d'une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses privilèges.

Les membres de l'équipage doivent avoir avant le vol une connaissance pratique de l'hélicoptère et plus particulièrement de son manuel d'exploitation pour ce qui est des membres de l'équipage de conduite.

2. COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE

2.1. L'exploitant doit, pour chaque vol, définir la composition de l'équipage et en dresser la liste nominative qui doit notamment apparaître sur un document embarque. Dans ce but, il doit définir les règles de composition de ses équipages pour les vols de toute nature qu'il peut être amené à effectuer et doit les décrire dans le manuel d'exploitation. L'exploitant doit prendre les dispositions nécessaires pour que les personnels navigants qu'il charge de l'exécution des vols s'intègrent pour chaque vol en un équipage apte à conduire le vol considéré dans ces conditions satisfaisantes de sécurité.

2.2. Le nombre des membres et la composition de l'équipage ne doivent pas être inférieurs aux limitations spécifiées dans les documents associés au certificat de navigabilité de l'hélicoptère considéré, notamment le manuel de vol approuvé.

2.3. L'exploitant désigne comme commandant de bord un pilote qualifié dont il juge que les compétences sont satisfaisantes pour remplir cette fonction.

3. TITRES ET COMPÉTENCES EXIGÉS DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

3.1. Tout membre de l'équipage de conduite doit être titulaire des licences et qualifications exigées par le ministre chargé de l'aviation civile correspondant aux tâches qui lui sont confiées et pouvoir les présenter lors de toute demande des services compétents. Les titres aéronautiques exigés par le présent arrêté sont des titres français ou des titres étrangers validés par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.2. Nul ne peut être pilote d'un hélicoptère s'il n'a la qualification de type relative à cet hélicoptère.

Nul ne peut être commandant de bord s'il n'est âgé de vingt et un ans révolus.

Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère en transport public de passagers :

– s'il n'a accompli 150 heures de vol sur hélicoptère en qualité de commandant de bord,
– s'il n'a accompli 75 heures de vol sur hélicoptère en qualité de commandant de bord et s'il a été jugé apte par une personne agréée par le ministre chargé de l'aviation civile selon les modalités d'agrément définies en annexe 2 au présent document, après avoir suivi une formation dispensée par l'exploitant et acceptable par l'Autorité.

(Voir IEM au paragraphe 2.2)

Pour certains types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières, des conditions additionnelles d'expérience et de formation sont définies à l'annexe 1.

3.3. Avant d'être lâché chez un exploitant sur un type d'hélicoptère, tout membre de l'équipage de conduite doit suivre, sous le contrôle d'un instructeur, un entraînement d'adaptation destiné à le familiariser avec l'exploitation de l'hélicoptère dans l'environnement dans lequel il peut être amené à voler et à l'utilisation du manuel d'exploitation.

3.4. En cas de vol dont les caractéristiques (zones climatiques, altitude, configuration d'accès, etc.) rendent son utilisation délicate tout pilote désigné commandant de bord, doit avoir reçu sous le contrôle d'un instructeur, dont l'exploitant peut attester qu'il est familiarisé avec ces caractéristiques, une instruction portant sur :

a) La connaissance des caractéristiques particulières à la ligne considérée en ce qui concerne la météorologie, les installations, services et procédures de télécommunications, de navigation et de recherche et sauvetage.
b) Les procédures d'approche, d'atterrissage, de décollage et les procédures en cas de panne.

3.5. Cette instruction doit être dispensée à l'aide d'une documentation appropriée et peut tenir compte de l'expérience du pilote. Les procédures associées aux sites d'atterrissage doivent avoir été effectuées lors d'une reconnaissance en vol.

3.6. Chaque fois que des changements sont apportés aux installations, L'exploitant doit fournir aux commandants de bord les renseignements nécessaires et une documentation adaptée.

4. DÉFINITIONS ET RÉPARTITION DE TACHES

4.1 Définitions

4.1.1. La fonction "commandement de bord" comprend toutes les décisions nécessaires pour l'exécution de la mission et toutes les tâches prévues par le code de l'aviation civile.

4.1.2. La fonction pilotage comprend notamment les tâches permettant la manœuvre de l'hélicoptère en condition de vol à vue pour suivre la trajectoire désirée et en particulier les manœuvres de décollage, en route et d'atterrissage.

4.1.3. La fonction mécanique comprend notamment les tâches qui permettent d'assurer au sol et en vol :

a) La vérification de l'aptitude au vol de l'hélicoptère et de ses équipements et la vérification des interventions effectuées en escale;
b) La mise en œuvres et la surveillance du propulseur, des systèmes et des dispositifs propres à l'hélicoptère
c) L'exécution des manœuvres particulières, de secours ou d'urgence pour parer aux défaillances de fonctionnement du propulseur et des systèmes;
d) L'établissement du compte rendu de l'état technique de l'hélicoptère.

4.1.4. La fonction navigation comprend toutes les tâches permettant de déterminer :

– les éléments de base (cap, dérive, vitesse sol, vent,…) - la position géographique de l'hélicoptère;

– la route à suivre pour rejoindre la route prévue, et de maintenir l'hélicoptère sur cette route avec un écart latéral et un écart longitudinal compatible avec les normes en vigueur.

4.1.5. La fonction télécommunications comprend toutes les tâches permettant d'assurer les communications radioélectriques avec les aérodromes, les centres de contrôle et d'information en vol et les stations au sol de l'exploitant, les écoutes nécessaires au déroulement du vol et de participer à la mise en œuvre des équipements de radionavigation.

4.1.6. La fonction Sécurité-sauvetage comprend toutes les tâches relatives à la surveillance et à la protection des passagers à bord de l'hélicoptère lorsque ce dernier est en vol, ainsi qu'au sol lors des opérations de départ ou d'arrivée ou lorsque la réglementation l'exige. Cette fonction comprend :

a) L'application des consignes de sécurité et de sûreté, y compris les contrôles prévus par ces consignes;

b) La surveillance de la cabine et de ses annexes, et la lutte contre les incendies;

c) Les premiers secours aux passagers malades ou blessés;

d) La protection de la cabine et des passagers en cas d'urgence, y compris l'organisation de l'évacuation d'urgence.

5. MAINTIEN, ACTUALISATION ET CONTRÔLE DES COMPÉTENCES

5.1. Maintien des compétences

L'exploitant doit s'assurer du maintien des compétences de ses personnels pour exercer leurs tâches et notamment pour appliquer les dispositions du manuel d'exploitation des hélicoptères sur lesquels ils exercent. Le maintien des compétences peut être réalisé au cours du contrôle requis au paragraphe 4.3.

5.2. Actualisation des compétences

Préalablement à la mise en service de tout matériel ou équipement nouveau, ou lorsque l'exploitant est amené à modifier sensiblement les conditions d'exploitation d'un hélicoptère, il doit fournir aux membres d'équipage concernés les informations appropriées et, le cas échéant, leur dispenser une instruction théorique et si nécessaire pratique. Ces dispositions sont applicables, notamment :

– avant d'effectuer des vols dans des conditions particulières (vols en montage vols en mer,...)

– lorsqu'un hélicoptère est équipé de dispositifs spéciaux pour lesquels aucune instruction particulière n'a été prévue lors de la qualification de type (par exemple un système de navigation autonome, un nouvel équipement de pilotage,...).

5.3. Contrôle des compétences

5.3.1. Tout pilote doit satisfaire au moins à un contrôle de compétences par période de douze mois.

Ce contrôle est effectué au cours d'un vol spécifique, il porte notamment sur :

– le programme de la qualification de type,

– la connaissance pratique du manuel d'exploitation dont une partie peut être contrôlée au sol,

– les procédures de sécurité sauvetage.

Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères, il peut ne subir qu'un contrôle en ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement. Ce contrôle doit alors être effectué sur le type le plus significatif, celui-ci étant défini à l'aide des critères couramment pris en compte (notamment caractéristiques des moteurs, performances, complexité des systèmes, masse maximale au décollage, complexité de la mise en œuvre de la machine) sauf si le réseau exploité avec ce type n'est pas représentatif.

5.3.2. L'exploitant doit désigner une ou plusieurs personnes agréées par le ministre chargé de l'aviation civile afin de contrôler les membres de l'équipage. Les modalités d'agrément sont définies en annexe 2 au présent document.

5.3.3. Les méthodes de contrôle des équipages de conduite de l'exploitant doivent être approuvées par le ministre chargé de l'aviation civile.

5.4. Dossiers du personnel navigant

L'exploitant doit établir et tenir à jour un dossier technique pour chaque navigant, énonçant notamment le contenu et le résultat de ces entraînements et contrôles, ainsi que le relevé de ses heures de vol et de ses stages.

6.1. L'exploitant doit s'assurer qu'un pilote n'exerce pas sur hélicoptère s'il n'a effectué, comme pilote aux commandes, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois circuits et trois atterrissages, à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un simulateur de vol, du même type que celui de l'hélicoptère sur lequel il exerce.

ANNEXE 1
CONDITIONS ADDITIONNELLES D'EXPÉRIENCE ET DE FORMATION POUR DES TYPES D'HÉLICOPTÈRES PRÉSENTANT DES CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

ROBINSON R 22 (RH 22)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 22 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson R 22 en qualité de commandant de bord.

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

ROBINSON R 44 (RH 44)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 44 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson en qualité de commandant de bord (parmi lesquelles 75 heures au plus pourront avoir été effectuées sur Robinson R 22).

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile

ANNEXE 2
AGRÉMENT DES PERSONNES CHARGÉES DES CONTRÔLES DU PERSONNEL NAVIGANT

1. DEMANDE

La demande d'agrément doit être faite par l'exploitant qui a l'intention d'utiliser l'intéressé pour effectuer les contrôles périodiques de son personnel navigant. La demande est faite auprès de la direction générale de l'aviation civile. Elle doit au moins contenir pour chaque demande les renseignements suivants :

1. Date d'obtention de la qualification instructeur pour ceux effectuant des contrôles du personnel navigant technique;
2. Nombre d'heures de vol total en tant que pilote professionnel en transport aérien public ou en travail aérien;
3. Numéro d'inscription au registre du personnel navigant de l'aéronautique civile;
4. Types d'hélicoptères sur lesquels l'intéressé doit exercer ses fonctions de contrôle, et dates d'obtention des qualifications sur les hélicoptères concernés (même si elles sont été acquises chez un autre exploitant);
5. Activités précédentes d'instruction;
6. Agrément pour contrôler le personnel navigant déjà obtenu par l'intéressé;
7. Références des deux contrôles mentionnés ci-après;
8. Critères internes à l'exploitant et tout autre critère que l'exploitant juge intéressant de porter à la connaissance des services compétents;
9. Expérience dans le transport aérien public ou dans le travail aérien.

NOTE : Le postulant peut faire parti ou non de l'exploitant.

2. CONDITIONS D'AGRÉMENT

2.1. Les critères suivants doivent être satisfaits pour qu'une personne puisse être agréée :

1. être inscrite au registre du personnel navigant;
2. avoir exercé dans le transport aérien public ou dans le travail aérien comme pilote professionnel pendant au moins deux ans;
3. remplir les conditions exigées par la réglementation relative à la composition des équipages pour être utilisé comme personnel navigant dans le transport aérien public sur les hélicoptères concernés;
4. être informé des conditions d'exploitation de l'exploitant;
5. avoir obtenu sa qualification d'instructeur à l'exception de la qualification d'instructeur adjoint, depuis au moins un an pour ceux effectuant des contrôles du personnel navigant technique;
6. avoir participé à un contrôle effectué par une personne déjà agréée.

2.2. Il est tenu compte des éléments d'appréciation suivants :

– expérience générale en tant que pilote professionnel en transport aérien public ou en travail aérien;

– expérience générale sur les types d'hélicoptères concernés;

2.3. De plus, le ministre chargé de l'aviation civile peut faire procéder par ses services compétents à un contrôle ne vol ou/et au sol de l'intéressé au cours duquel sont vérifiées les connaissances de l'intéressé et son aptitude à effectuer des contrôles.

2.4. L'agrément des personnes chargées des contrôles au sein d'un organisme nouvellement créé et examiné cas par cas.

3. DÉLIVRANCE

Lorsque les conditions d'agrément sont remplies, le ministre de l'aviation civile notifie à l'exploitant l'agrément demandé. Cet agrément mentionne les types d'hélicoptères sur lesquels l'intéressé peut exercer chez l'exploitant et les conditions à remplir pour que cet agrément reste valable.

4. VALIDITÉ

L'agrément n'est utilisable que si les conditions du paragraphe 2.1. restent satisfaites et en particulier :

– si l'intéressé satisfait aux conditions d'expérience récentes mentionnées au paragraphe 5.1 ;

– s'il a subi lui-même le(s) contrôle(s) périodique(s) pour exercer dans le transport aérien public.

5. RETRAIT

Le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer le retrait de l'agrément lorsque, dans le cadre de la surveillance des exploitants, il constate que :

a) l'intéressé a continué à effectuer des contrôles alors qu'il ne remplissait plus les conditions nécessaires à la validité de son agrément;

b) les connaissances de l'intéressé ou son aptitude à effectuer des contrôles sont insuffisantes.

SOUS-PARTIE O
ÉQUIPAGE DE CABINE

Néant.

SOUS-PARTIE P
MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS

OPS 3R.1040 Manuels d'exploitation - Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

(b) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le Certificat de transporteur aérien (CTA) ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'Autorité.

(c) réservé.

(d) réservé.

(e) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

(f) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches.

(g) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.

(h) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées du dit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par l'exploitant.

(i) L'exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

(j) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité.

(k) L'exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement des dits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas l'exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus conservatrices.

(l) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.

(m) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité doit être assuré.

OPS 3R.1045 Manuel d'exploitation - Structure et contenu

(a) Sauf dans le cas décrit au c) ci-dessous, l'exploitant doit s'assurer que la structure générale du manuel d'exploitation se présente comme suit :

Partie A. Généralités/Fondements

Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre.

Partie B. Points relatifs à l'utilisation de l'hélicoptère

Cette partie doit comprendre l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre. Elle doit tenir compte des différences entre les types ou variantes d'hélicoptères, ou entre les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par l'exploitant.

Cette partie peut renvoyer au manuel de vol de l'hélicoptère considéré.

Partie C. Informations et consignes sur les routes, rôles, zones et les héliports

Cette partie doit comprendre les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.

Partie D. Formation et maintien des compétences

Cette partie doit comprendre l'ensemble des dispositions relatives à la formation et au maintien des compétences du personnel et nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

(b) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est conforme à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3R.1045, et pertinent pour la zone et le type d'exploitation.

(c) Lorsque l'exploitant détient un manuel d'activité particulière conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatives aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, ce document peut servir de base à la constitution du manuel d'exploitation sous réserve de comporter l'ensemble des informations requises à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3R.1045.

(d) L'exploitant doit s'assurer que la structure détaillée du manuel d'exploitation est acceptable par l'Autorité.

OPS 3R.1050 Manuel de vol

L'exploitant doit conserver un manuel de vol approuvé à jour ou tout autre document équivalent, pour chaque hélicoptère qu'il exploite.

OPS 3R.1055 Carnet de route

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route:

(1) immatriculation de l'hélicoptère;

(2) date;

(3) noms des membres de l'équipage;

(4) fonctions des membres d'équipage;

(5) lieu de départ;

(6) lieu d'arrivée;

(7) heure de départ (heure bloc);

(8) heure d'arrivée (heure bloc);

(9) heures de vol;

(10)nature du vol;

(11)incidents, observations (le cas échéant);

(12)et signature du commandant de bord.

(b) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document.
(Voir IEM OPS 3R.1055(b)).

(c) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions sont faites en temps réel ou sans délai et de manière irréversible.

OPS 3R.1065 Durée d'archivage de la documentation

L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3.1065.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.1045
Contenu du manuel d'exploitation

L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient les éléments suivants:

A. GÉNÉRALITÉS/FONDEMENTS

Cette partie doit être compatible avec les spécifications d'agrément relatives à l'entretien, lorsqu'elles existent.

A.0 ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

0.1 Introduction

0.2 Système d'amendement et de révision

A.1 ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

1.1 Structure de l'organisation - Description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département exploitation.

1.2 Responsables - Les noms des responsables pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par la sous-partie C. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

1.3 Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel - Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.

1.4 Autorité, tâches et responsabilités du commandant de bord - Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord.

A.2 CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.1 Supervision de l'exploitation par l'exploitant - Description du système de supervision de l'exploitation par l'exploitant (voir paragraphe OPS 3R.175(g)). Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées.

2.2 Système de diffusion des consignes et informations opérationnelles complémentaires - Description de tout système de diffusion d'informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

2.3 Prévention des accidents et sécurité des vols - Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

2.4 Contrôle de l'exploitation - Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.

2.4 Pouvoirs de l'Autorité - Description des pouvoirs de l'Autorité.

A.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE QUALIFICATION

5.1. Description des licences, qualifications et compétences de l'équipage de conduite (par exemple sur la route ou l'héliport), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'hélicoptère, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

5.2 Autres personnels d'exploitation

A.6 PRÉCAUTIONS EN MATIÈRE DE SANTÉ

6.1 Précautions en matière de santé - Réglementations pertinentes et conseils donnés à l'équipage en matière de santé.

A.7 LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL

Limitations des temps de vol et de service, et règles de repos - Description des limitations de temps de vol et de service, et règles de repos.

A.8 PROCÉDURES D'EXPLOITATION

8.1 Consignes pour la préparation du vol - en fonction du type d'exploitation (peut être décrit en partie B).

Consignes relatives à l'assistance au sol (peut être décrit en partie B).

8.3 Procédures de vol (peut être décrit en partie B)

8.4. Vols non commerciaux.

8.6. Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées par rapport à la configuration type.

A.9 MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES

A.10 SÛRETÉ

A.11 TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Procédures relatives au traitement, à la notification et au compte-rendu d'accidents et d'incidents.

A.12 RÈGLES DE L'AIR

B. UTILISATION DE L'HÉLICOPTÈRE – ÉLÉMENTS RELATIFS AU TYPE

Les différences entre les variantes d'un même type doivent être prises en compte et réparties entre les sections suivantes:

B.0 INFORMATIONS GÉNÉRALES ET UNITÉS DE MESURE

0.1 Informations générales (par exemple dimensions de l'hélicoptère), y compris une description des unités de mesure utilisées pour l'exploitation du type d'hélicoptère concerné, et tables de conversion.

B.1 LIMITATIONS

1.1 Description des limitations certifiées et des limitations opérationnelles applicables.

B.4 PERFORMANCES

4.0. Les données relatives aux performances doivent être fournies de façon à être utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances - Les éléments relatifs aux performances, qui fournissent les données nécessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances.

4.2 Si les données relatives aux performances, requises pour la classe de performances considérée, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol approuvé, alors d'autres données acceptables par l'Autorité doivent être incluses. Par ailleurs le manuel d'exploitation peut contenir des références aux données approuvées contenues dans le manuel de vol, lorsque de telles données ne sont pas susceptibles d'être utilisées souvent ou en cas d'urgence.

B.2 PROCÉDURES D'URGENCE

2.1 Procédures d'urgence et tâches assignées à l'équipage, listes de vérifications appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification.

B.3 PROCÉDURES NORMALES

3.1 Procédures normales et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification.

B.5 MASSE ET CENTRAGE - Consignes et données de calcul de la masse et du centrage

B.7 PRÉPARATION DU VOL

7.1. Données et consignes nécessaires à la préparation et à la gestion du vol., et notamment :

- exposé oral avant le vol, si nécessaire, destiné à renseigner le personnel navigant sur les particularités de l'opération qu'il doit effectuer;
- procédure de reconnaissance préalable de la zone de travail (repérage des obstacles, prise en compte des données météorologiques, etc.).

7.2. La méthode de calcul du carburant nécessaire aux différentes phases du vol conformément à la réglementation applicable.

B.8 LISTE DES DÉVIATIONS TOLÉRÉES PAR RAPPORT À LA CONFIGURATION TYPE

La Liste des déviations tolérées par rapport à la configuration type (CDL), lorsque fournit par le constructeur, prenant en compte les types et variantes de l'hélicoptère en exploitation, y compris les procédures à suivre lorsqu'un hélicoptère est mis en ligne conformément aux termes de la Liste de déviations tolérées.

B.9 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS

La Liste minimale d'équipements (L.M.E.) prenant en compte les types et variantes d'hélicoptère et les types et zones d'exploitation. La L.M.E. doit comprendre les équipements de

navigation et prendre en compte les performances de navigation requises sur la route et la zone d'exploitation.

B.10 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ SAUVETAGE, OXYGÈNE COMPRIS

10.1. Une liste des équipements de survie devant être embarqués pour chaque itinéraire suivi et les procédures de contrôle de la disponibilité de ces équipements avant le décollage. Les consignes concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de ces équipements de sécurité-sauvetage et les listes de vérification correspondantes doivent également être incluses.

10.2. La procédure de détermination de la quantité d'oxygène requise et de la quantité effectivement disponible. Le profil de vol et le nombre d'occupants doivent être pris en compte. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficulté.

B.11 PROCÉDURES D'ÉVACUATION D'URGENCE

11.1 Consignes de préparation à une évacuation d'urgence.

11.2 Procédures d'évacuation d'urgence - Description des tâches assignées à l'ensemble des membres de l'équipage pour l'évacuation rapide d'un hélicoptère et la prise en charge des passagers en cas d'atterrissage forcé, d'amerrissage ou tout autre cas d'urgence.

B.12 SYSTÈMES HÉLICOPTÈRE

Description des systèmes hélicoptère, commandes et indications associées et de leurs procédures d'utilisation.

C. CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES, RÔLES, ZONES ET LES HÉLIPORTS

C.1 Consignes et informations se rapportant aux communications, à la navigation et aux héliports, y compris les altitudes et niveaux de vol minimums pour chaque itinéraire à suivre.

D. FORMATION

D.1 Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

D.2 Procédures

2.1. Procédures de formation et de contrôle.

2.2. Procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis.

D.3 Description des documents devant être archivés et des durées d'archivage
(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3R.1065)

Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.1065
Durée d'archivage des documents

L'exploitant doit s'assurer que les informations et documents mentionnés ci-après sont archivés sous une forme acceptable et accessibles à l'Autorité pendant les durées indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Note: des informations supplémentaires sur les documents d'entretien sont fournies dans la sous-partie M.

Tableau 1 - Informations utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol

Informations utilisées pour la préparation et à l'exécution du vol	
NOTAM et informations aéronautiques spécifiques à la route destinés au briefing s'ils sont édités par l'exploitant	3 mois
Documentation de masse et de centrage	3 mois

Tableau 2 - Comptes rendus

Comptes-rendus	
Carnet de route	3 mois
Compte-rendu pour enregistrer les détails de tout événement dont le compte rendu est obligatoire ou tout événement que le commandant de bord estime nécessaire de rapporter ou d'enregistrer	3 mois

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	15 mois
Licence	aussi longtemps que l'équipage exerce les privilèges de sa licence pour l'exploitant
Contrôles périodiques	3 ans
Expérience récente	15 mois

SOUS-PARTIE R
TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Le transport aérien de matières dangereuses est interdit.

SOUS-PARTIE S
SÛRETÉ

OPS 3R.1235 Exigences en matière de sûreté

Si le programme national de sûreté l'exige, un exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes des programmes nationaux de sûreté.

OPS 3R.1240 Programmes de formation

Un exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'hélicoptère et minimiser les conséquences de telles actions si elles devaient survenir.

Ces programmes doivent être adaptés aux types d'exploitations effectués. Un programme d'auto-formation peut être accepté par l'Autorité.

OPS 3R.1245 Rapports relatifs aux actes illicites

Suite à un acte illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à l'Autorité.

OPS 3R.1255 Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite

Lorsqu'installée, la porte du compartiment de l'équipage de conduite de tout hélicoptère exploité pour le transport de passagers doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.